

# **ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

---

**Бабійчук А. В.,**  
*студентка 4 курсу факультету цивільної  
та господарської юстиції,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **КОНЦЕСІЯ ЯК НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНА ФОРМА РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

Ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортного комплексу та економіки в цілому. Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції у світову транспортну систему, насамперед як держави, що має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом [1].

Таким чином, в зв'язку з реформуванням морської галузі України, стратегічним планування її розвитку, питання концесії, як форми розвитку діяльності торгівельних морських портів стає вкрай актуальним.

Концесія — надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [2].

Концесії — це найбільш ефективна на даний час система для залучення приватного сектору до розвитку морських портів і їх експлуатації, оскільки в цьому випадку порти залишаються у дер-

жавній власності, а інвестори отримують гарантії захисту вкладених коштів, можливість прогнозованої довгострокової роботи, розвивається інфраструктура портів, зношеність якої сьогодні складає близько 70 %.

Після вступу в силу Закону України «Про морські порти України» з'явилася необхідна нормативно-правова база для залучення приватних коштів до галузі портового господарства.

У вищезгаданому Законі відносини з приводу концесії врегульовано спеціально у ч. 2 ст. 23 і ч. 1 ст. 26. Їхні положення підтверджують альтернативність цих відносин щодо приватизації. Видається, що приватизація у морських портах не набуде значного поширення в Україні, тож великі інвестиції можна залучати в портове господарство на основі договорів концесії. На підтвердження даної тези можна навести такі факти: Закон передбачає, по-перше, що все стратегічне майно, тобто акваторії, гідротехнічні споруди, причальні стінки, інфраструктура загального користування перейде до Адміністрації морських портів — новоствореного державного підприємства, по-друге Закон «Про морські порти України» чітко вказує на те, що Адміністрація не може бути приватизована, адже власне самі порти, як державні підприємства, після реорганізації стануть державними стивідорними компаніями, що дозволить їм виступати партнерами інвесторів у реалізації проектів розвитку і модернізації портів на засадах державно-приватного партнерства.

Що ж до стратегічних об'єктів портової інфраструктури, то їх приватизувати взагалі неможна. У загальній формі забороняється їх передача й у концесію, але стосовно цього є важливі винятки. Причали, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації можуть передаватися в концесію у складі єдиних майнових комплексів. Таким чином, концесійний договір має укладатися на єдиний майновий комплекс, до складу якого можуть входити перераховані вище об'єкти [3].

Особливо хотілося б зауважити, що в цих нормах відображається та знаходить свій розвиток принцип збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту (п. 8 ст. 4 Закону «Про морські порти України»), що є важливим фактором для розвитку та накопичення державної власності [3].

Крім того, така форма державно-приватного партнерства як концесія вигідна також своїм відплатним характером, оскільки концесіонер зобов'язується виконувати грошові відрахування концесієдавцю.

Концесійні платежі — це економічна основа концесійної моделі. Українське законодавство визначає розмір концесійного платежу, виходячи з вартості основних фондів об'єкта концесії. Однак, з точки зору економіки, ймовірно більш прогресивним було б визначення розміру концесійного платежу за результатами концесійного конкурсу, як платежу, що запропонував переможець конкурсу, який забезпечує найнижчі тарифи та інші найвигідніші умови. Проблема сучасної української методики розрахунку концесійних платежів може розглядатись з двох точок зору: державно-орієнтованої та соціально-економічної.

Державно-орієнтований підхід означає максимальний захист економічних інтересів держави як власника об'єктів концесії. У абз. 1 п. 1 ст. 12 Закону «Про концесії» проголошується правило, що концесійні платежі вносяться незалежно від наслідків господарської діяльності. Концепція обчислення платежів від вартості основних фондів створює однозначну та зрозумілу економічну прив'язку, яка мінімізує концесійні ризики держави-концесієдавця [2].

З точки зору соціально-економічного підходу, концесійний платіж, який визначається вартістю основних фондів, є недостатньо ефективним, оскільки він не стимулює підвищення рівня виробництва та зменшення витрат. Споживачі зацікавлені в тому, щоб концесіонер запроваджував найнижчі тарифи, а зниження тарифів можливо лише при зменшенні витрат на виробництво. Тут концесійний платіж, що визначається вартістю основних фондів, може стати недоліком.

### Література

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затв. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р // Офіційний Вісник України, — № 34, — ст. 76.
2. Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 № 997-XIV// Відомості Верховної Ради України, — 1999, — № 41, — ст.372.
3. Закон України «Про морські порти» від 17.05.2012 № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України, — 2013, — № 7, — ст.65.